



Il sistema aeroportuale e il trasporto aereo

26 gennaio 2021

Nel settore aereo e aeroportuale sono proseguiti i numerosi interventi normativi legati alla crisi ed al commissariamento della Società Alitalia S.p.A., che prevedono infine la costituzione di una nuova società interamente pubblica di trasporto aereo.

Interventi di sostegno del settore aereo sono stati previsti per l'epidemia di Covid-19, anche nella forma di misure compensative dei danni subiti dalle compagnie aeree che svolgono i servizi di continuità territoriale.

Quadro di sintesi e interventi recenti

Con il **decreto-legge n. 34 del 2020**, convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è stata prevista la **costituzione di una nuova società** "per l'esercizio dell'attività d'impresa **nel settore del trasporto aereo di persone e merci**", **interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze**, ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta, disciplinando le modalità di costituzione e prevedendo che tale società rediga senza indugio un **piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta da sottoporre anche all'esame parlamentare**.

Il decreto-legge consente inoltre alla società di costituire una o più società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri e la autorizza ad acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria. Ai fini della capitalizzazione della nuova società sono previste risorse pari a 3 miliardi di euro per l'anno 2020.

Il [decreto ministeriale di costituzione della nuova società](#), denominata **Italia Trasporto Aereo Spa**, è stato firmato il **9 ottobre 2020**.

Il 21 dicembre 2020 è stato presentato il **Piano industriale di Italia Trasporto Aereo S.p.a. (ITA S.p.a.)** che è stato altresì inviato alle autorità europee. Lo schema di piano industriale di ITA S.p.a. è in corso di esame parlamentare per l'espressione del parere (Atto n. 237).

Il Presidente della nuova compagnia è Francesco Caio mentre il nuovo Amministratore delegato è Fabio Lazzerini.

Il decreto-legge n. 34 del 2020, dà un taglio diverso agli interventi precedentemente realizzati (da ultimo con il decreto-legge n. 18 del 2020 che viene novellato dal decreto-legge n. 34 del 2020) volti alla costituzione di una **nuova compagnia aerea nazionale** che non risulta collegata alla vecchia Alitalia, che non viene mai menzionata direttamente nella nuova disciplina normativa. Il **decreto-legge n. 104 del 2020** contiene alcuni adeguamenti alle disposizioni di cui al decreto-legge n. 18 del 2020, come modificate dal decreto-legge n. 34 del 2020.

Parallelamente è **continuata la gestione della procedura di amministrazione straordinaria delle società Alitalia Spa. e Alitalia Citiliner Spa**, con la concessione di un ulteriore finanziamento di 400 milioni di euro. In data 5 marzo 2021 il MISE ha comunicato che è stato integrato il collegio commissariale con i commissari Daniele Santosuosso e Gabriele Fava, che si aggiungono al Commissario Giuseppe Leogrande.

L'epidemia da **COVID-19** è stata formalmente riconosciuta dal **DL n. 18 del 2020** come **calamità naturale ed evento eccezionale per il trasporto aereo**, ai fini della norma del Trattato sul Funzionamento dell'UE (articolo 107, comma 2, lettera b), che considera **compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali**.

Sono state previste (articolo 79, comma 2 del decreto-legge n. 18 del 2020) **misure compensative dei**

danni subiti, come conseguenza diretta dell'epidemia, **per le imprese di trasporto aereo** passeggeri che esercitano **oneri di servizio pubblico pari a 500 milioni di euro**, poi ridotti a **350 milioni dal decreto-legge n. 34 del 2020**.

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** (art. 198) ha altresì istituito **un altro Fondo, con dotazione di 130 milioni di euro**, per la **compensazione dei danni** subiti dagli **operatori aerei nazionali**, diversi da quelli previsti dall'articolo 79, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18. Tali disposizioni sono state attuate con [decreto MIT 27 gennaio 2021](#).

Ulteriori interventi contenuti nel decreto-legge n. 34 concernono l'applicazione dei livelli salariali previsti dal contratto collettivo nazionale di riferimento per gli operatori del trasporto aereo in Italia e l'incremento delle risorse destinate al Fondo di solidarietà per il settore aereo. e risorse di tale Fondo, nel limite di 16 milioni di euro, **per la compensazione dei danni subiti dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021**.

Infine il **decreto-legge n. 76 del 2020** ha autorizzato, in attesa dell'assegnazione delle risorse sopra indicate, il Ministero dello sviluppo economico di assegnare a titolo di anticipazione sul fondo di importo pari a 350 milioni di euro (previsto dall'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020), **risorse fino a 250 milioni di euro** a richiesta delle imprese esercenti oneri di servizio pubblico e sul fondo di 130 milioni di euro, risorse pari a 50 milioni di euro per la compensazione dei danni subiti dagli **operatori aerei nazionali**, diversi da quelli previsti dall'articolo 79, comma 2. E' prevista una specifica procedura per la restituzione delle somme ricevute, con un interesse supplementare, nel caso si accerti che il richiedente non aveva titolo ad ottenere le risorse assegnate. Rispetto a questa procedura, il decreto-legge n. 183 del 2020 ha prorogato i termini di restituzione delle somme eventualmente indebitamente percepite.

Per quanto riguarda gli operatori aeroportuali diversi dalle compagnie aeree, la **legge di bilancio 2021** (comma 715) ha previsto l'istituzione di un **Fondo di 500 milioni di euro destinato a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali** (cui sono destinati 450 dei 500 milioni previsti) e dai **prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra** (cui sono **destinati i restanti 50 milioni di euro**). La compensazione concerne i minori ricavi e i maggiori costi direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 e il 31 gennaio 2021, rispetto al periodo compreso tra il 23 febbraio 2019 e il 31 gennaio 2020 (comma 716) **fino al 100% del pregiudizio subito**.

Per le **restrizioni** concernenti il **trasporto aereo** determinate dall'emergenza Covid-19 si rinvia al relativo [Tema di documentazione](#).

Con la **legge di bilancio 2020** sono state introdotte misure per assicurare la **continuità territoriale con gli aeroporti siciliani** e tariffe sociali per alcune categorie di viaggiatori da e per la Sicilia. Questi ultimi interventi sono stati prorogati dalla legge di bilancio 2021.

La legge di bilancio 2020 ha anche rimesso ad un decreto ministeriale la nuova regolazione del sistema di finanziamento per lo svolgimento della **funzione di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti nazionali** designati come coordinati o ad orari facilitati. Tale nuova disciplina, al fine di assicurare lo svolgimento delle attività di coordinamento in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente, stabilirà altresì la ripartizione dei relativi costi per il 50 per cento a carico dei gestori degli aeroporti interessati e per il restante 50 per cento a carico degli operatori di aeromobili che richiedono di utilizzare tali aeroporti, senza oneri a carico dello Stato.

E' stato infine istituito un **Fondo** per lo studio preliminare necessario all'introduzione del «**Volo Turistico**» con una dotazione di 0,1 mln di euro per ciascuno degli anni del triennio 2020-2022 (articolo 1, commi 387 e 388). E' in corso di esame presso la IX Commissione la Pdl [C. 2493](#) "**Disciplina del volo da diporto o sportivo**".

Dossier

[Disciplina del volo da diporto o sportivo](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14037/disciplina-del-volo-diporto-o-sportivo.html>

La nuova società pubblica di trasporto aereo: Italia Trasporto Aereo Spa

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** ha disciplinato in dettaglio la **costituzione di una nuova società di trasporto aereo**, controllata direttamente dallo Stato o da società a prevalente partecipazione pubblica, anche indiretta.

Il riferimento alla costituzione di una società di trasporto aereo essenzialmente pubblica, inizialmente prospettata dal decreto-legge n. 34 del 2019 e poi articolata con un maggior livello di dettaglio dall'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 (su cui il decreto-legge n. 34 del 2020 interviene con una novella) era in precedenza collegato - anche nella formulazione normativa- alla crisi della società Alitalia SAI SpA e della società Alitalia Cityliner, entrambe assoggettate ad amministrazione straordinaria.

Il [decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34](#), all'articolo 37, aveva infatti disciplinato le modalità per il superamento della crisi di Alitalia, autorizzando l'ingresso del Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale sociale di una nuova compagnia aerea (definita nel primo comma dell'articolo 37 " *NewCo Nuova Alitalia*"), nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi sul prestito dato ad Alitalia Società aerea italiana Spa. Alla Nuova Alitalia si era previsto il trasferimento dei compendi aziendali oggetto delle procedure di amministrazione straordinaria (di cui all'articolo 50 del decreto-legge n. 50 del 2017), rinviandone criteri e modalità ad un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze. Il Ministero dell'economia e delle finanze era stato autorizzato ad avvalersi di primarie istituzioni finanziarie e legali nel limite di euro 200.000. Per la società di nuova costituzione *Nuova Alitalia* era stata disposta la non applicazione delle disposizioni del Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica. Successivamente, in considerazione della situazione determinatasi con l'emergenza COVID-19, il decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 aveva autorizzato, in relazione ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., la costituzione di una nuova società pubblica, o interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze, o a prevalente partecipazione pubblica, autorizzando espressamente il Commissario straordinario a porre in essere ogni atto a ciò necessario o conseguente.

Il decreto-legge n. 34 del 2020 invece non correla la costituzione della nuova società con le vicende dell'amministrazione straordinaria di Alitalia prevedendo esclusivamente la **possibilità della nuova società di acquisire** (anche tramite società controllate o collegate) **rami d'azienda di società in amministrazione straordinaria** e di subentrare a tali società nell'attuazione di contratti di servizio pubblico in materia di continuità territoriale, senza alcun esplicito riferimento alla società Alitalia. In merito alla costituzione della società alcune modifiche sono state introdotte dal **decreto-legge n. 104 del 2020**.

Secondo le previsioni del decreto-legge n. 34 del 2020, la nuova società sarà costituita per "l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone". Il decreto-legge n.104 del 2020 ha precisato che sia l'esercizio dell'attività da parte della stessa ad essere subordinato alle valutazioni della Commissione europea (e non all'autorizzazione, come invece prevedeva il decreto-legge n. 34 del 2020 che la costituzione della società sia sottoposta all'autorizzazione della Commissione europea).

Nel corso [dell'audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dello sviluppo economico](#) svoltasi presso la IX Commissione della Camera dei deputati il **23 giugno 2020**, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha segnalato che la discontinuità tra la NewCo e Alitalia sarà elemento chiave della nuova compagnia, in ossequio a quanto previsto dalla disciplina europea. Inoltre è stato precisato che il *management* dovrà essere ricercato nell'ambito del settore delle compagnie aeree e dovrà essere in grado di attuare il piano industriale del quale dovrà anche contribuire alla redazione. Il Ministro ha altresì delineato alcune linee guida che sono già state condivise con gli altri Ministri coinvolti (MEF e MSE): con riguardo alla flotta sarà necessario un nuovo investimento in aeromobili soprattutto sul lungo raggio, una progressiva omogeneizzazione delle tipologie di aeromobili, e uno svecchiamento della flotta stessa (che potrà comportare una riduzione dei costi di carburante e manutenzione); sempre con riguardo alla flotta si procederà ad un riequilibrio degli aeromobili tra quelli in proprietà ed in leasing (al momento gran parte degli aeromobili di Alitalia sono in leasing). E' stato anche prospettato un ridisegno del *network* anche attraverso l'acquisizione di nuove rotte internazionali di lungo raggio. Anche con riferimento alle alleanze si prevede che la nuova compagnia potrà assumere le valutazioni più opportune, anche con riferimento a possibili future sinergie industriali, operando in autonomia sul mercato. Sono confermate la centralità dell' *hub* di Fiumicino (cui si accompagnerà comunque uno sviluppo di Malpensa specialmente sul lungo raggio).

Il **9 settembre 2020** la Ministra delle infrastrutture e dei trasporti ha sottolineato [nel corso dell'audizione svolta presso la Commissione trasporti](#) ha ribadito l'assoluta discontinuità della nuova società rispetto alla vecchia Alitalia, confermando alcune delle linee guida già indicate nell'audizione del 23 giugno 2020 (ribilanciamento tra lungo, medio e breve raggio, rinnovamento della flotta, ecc.) dando altresì conto delle attuali situazioni di mercato, connotate da grandi incertezze.

Il **10 settembre 2020** è [stata svolta l'audizione del presidente designato della nuova compagnia aerea Francesco Caio e del nuovo amministratore delegato designato Federico Lazzarini](#) che hanno fornito ulteriori elementi in merito alla prospettiva industriale della società.

Quanto alle **modalità di istituzione e funzionamento della costituenda società** si prevede che l'**atto costitutivo della società** sia un **decreto** del Ministro dell'economia e delle finanze, emanato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro del lavoro e

delle politiche sociali e sottoposto alla registrazione della Corte dei Conti. Con tale decreto sarà definito l'**oggetto sociale, il capitale sociale iniziale e ogni altro elemento necessario** per la costituzione e il funzionamento della società. Lo stesso decreto approverà lo statuto della società e conterrà la nomina degli organi sociali per il primo periodo di durata in carica. Il **decreto-legge n. 104 del 2020 ha tuttavia fissato per legge il capitale sociale** iniziale a **20 milioni di euro**, disponendo che la costituzione della società sia anche finalizzata alla predisposizione del piano industriale e precisando che lo stesso piano industriale sia sottoposto alle valutazioni della Commissione europea e debba essere adeguato tenendo conto della decisione della medesima Commissione.

Il decreto ministeriale di costituzione della nuova società (denominata Italia Trasporto Aereo Spa) è stato firmato il 9 ottobre 2020, ed è stato registrato alla Corte dei conti il 30 ottobre 2020.

Il Consiglio di Amministrazione della nuova società è composto da Francesco Caio (presidente), Fabio Maria Lazerini (amministratore delegato) e dai consiglieri Alessandra Fratini, Angelo Piazza, Lelio Fornabaio, Frances Vyvyan Ouseley, Simonetta Giordani, Silvio Martuccelli e Cristina Girelli. Il collegio sindacale è composto da Paolo Maria Ciabattini, Giovanni Naccarato, Marina Scandurra, Gianfranco Buschini e Serena Gatteschi.

Il citato piano industriale è stato trasmesso alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia. Le Commissioni parlamentari competenti esprimono parere motivato nel termine perentorio di trenta giorni dalla data di assegnazione, decorso il quale, come precisato dal decreto-legge n. 104 del 2020, si prescinde dallo stesso. La Camera dei deputati ha votato il proprio parere l'17 marzo 2021 ([qui](#) il link al parere approvato).

Il **21 dicembre 2020** è stato presentato al Parlamento il Piano industriale di ITA (A.G. 237) che è stato altresì inviato alle autorità europee.

Le remunerazioni dei componenti degli organi sociali saranno stabilite ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del Codice civile, e saranno definiti i criteri per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione sempre ai sensi del codice civile. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali saranno deliberate a norma del codice civile. Si esclude quindi che alla nuova società si applichino i limiti ai compensi per gli amministratori e per i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni previsti dall'articolo 23-bis del decreto-legge n.201 del 2011 e si esclude l'applicazione delle disposizioni previste dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico delle società a partecipazione pubblica).

Il **decreto-legge n.34 del 2020** quantifica in **3 miliardi di euro il limite di partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze al capitale della società**. Tale capitale dovrà essere sottoscritto nell'anno 2020 e potrà essere versato anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica.

La nuova società **dovrà predisporre un piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta**, potrà **costituire**, a sua volta, **società controllate** e potrà **acquistare o prendere in affitto rami d'azienda di imprese** titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'ENAC, **anche in amministrazione straordinaria**.

Si prevede poi la stipula **di un apposito contratto di servizio tra lo Stato e la nuova società** per la prestazione di servizi pubblici essenziali di rilevanza sociale, e nell'ottica della **continuità territoriale**, con la possibilità di subentrare in quelli già in essere con società in amministrazione straordinaria.

La società può avvalersi dell'Avvocatura dello Stato e tutti gli atti connessi all'applicazione di quanto previsto dal decreto-legge n. 34 del 2020 sono esenti da imposizione fiscale.

Vengono inoltre soppresse le disposizioni del comma 6 dell'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 in materia di trasferimento del personale di Alitalia.

La procedura di cessione dei complessi aziendali nell'ambito dell'Amministrazione straordinaria di Alitalia

La crisi finanziaria di Alitalia

La **crisi finanziaria** della compagnia **Alitalia S.p.A** ha reso necessari, nel corso della scorsa e di questa legislatura, una serie di **interventi normativi** conseguenti all'ammissione della società alla **procedura di Amministrazione straordinaria**, avvenuta il 2 maggio 2017 (per i relativi documenti si può consultare il [sito dell'amministrazione straordinaria](#)). Con decreto MISE 12 dicembre 2019 è stato nominato, in sostituzione della precedente terna di commissari straordinari, un nuovo **commissario unico straordinario**.

Con [decreto MISE 12 dicembre 2019](#) l'avvocato Giuseppe Leogrande è stato nominato **commissario straordinario unico**.

Con [decreto MISE 5 marzo 2021](#) è stato **integrato il collegio commissariale** con i commissari Daniele Santosuosso e Gabriele Fava, che si aggiungono al Commissario Giuseppe Leogrande.

In precedenza, la fase della procedura di cessione, iniziata il 19 ottobre 2018 con i soggetti che avevano manifestato interesse, il cui termine era stato successivamente prorogato fino al 21 novembre 2019, non aveva portato alla formalizzazione di alcuna offerta. Il **decreto legge 2 dicembre 2019, n. 137**, convertito dalla legge 30 gennaio 2020, n. 2, aveva poi disposto la concessione di **un finanziamento semestrale di 400 mln €** e delineato una nuova procedura per pervenire al trasferimento dei complessi aziendali di Alitalia e delle altre società del gruppo, attraverso una integrazione al programma della procedura di amministrazione straordinaria, con un piano contenente le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali, nonché previsto che l'organo commissariale espletasse le procedure di cessione entro il 31 maggio 2020, eventualmente anche individuando l'affittuario o l'acquirente, a trattativa privata tra i soggetti che garantissero la continuità nel medio periodo del relativo servizio pubblico essenziale, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione. Il **decreto-legge n. 76 del 2020 ha prorogato al 31 dicembre 2020 il termine di restituzione di questo ultimo prestito mentre il decreto-legge n. 183 del 2020 ha ulteriormente differito il termine per la restituzione del citato prestito al 30 giugno 2020**. Precedentemente, l'articolo 37 del decreto-legge n.34 del 2019 aveva autorizzato l'ingresso del Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale sociale di una nuova compagnia aerea, "Nuova Alitalia", nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi sul prestito, stimato in 145 milioni € ed il trasferimento a tale società dei compensi aziendali oggetto delle procedure di amministrazione straordinaria, nonché la restituzione della quota capitale del finanziamento di 900 milioni di euro nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria, a valere e nei limiti dell'attivo disponibile di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria. Successivamente, in considerazione della situazione determinatasi con l'emergenza COVID-19, il decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 aveva autorizzato, in relazione ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e di Alitalia Cityliner S.p.A., la costituzione di una nuova società pubblica, o interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze, o a prevalente partecipazione pubblica, autorizzando espressamente il Commissario straordinario a porre in essere ogni atto a ciò necessario o conseguente.

Il **4 marzo 2020** è stata trasmessa al Parlamento la **Relazione dell'organo commissariale** (DOC [XXVII](#), n°11) recante i dati, aggiornati al 31 dicembre 2019, relativi alla situazione economico-finanziaria delle società in amministrazione straordinaria.

Il **6 agosto 2020**, l'organo commissariale delle società Alitalia - Società aerea italiana Spa e Alitalia Cityliner Spa in amministrazione straordinaria, ha trasmesso al Parlamento la **relazione** recante i **dati aggiornati al 30 giugno 2020 relativi alla situazione economico-finanziaria** delle medesime società (Doc. XXVII, n. 15).

Lo stato della procedura di cessione dei complessi aziendali di Alitalia

Il **decreto legge 2 dicembre 2019, n. 137**, entrato in vigore il 3 dicembre 2019 e convertito dalla **legge 30 gennaio 2020, n. 2**, aveva delineato una nuova **procedura per la cessione dei complessi aziendali di Alitalia e delle altre società del gruppo** in amministrazione straordinaria, tuttora in corso. In particolare il **decreto-legge n. 137/2019** ha disposto di pervenire al **trasferimento dei complessi aziendali**, con le seguenti modalità definite nei commi 3 e 4 dell'articolo 1 del decreto:

- l'integrazione del **programma della procedura di amministrazione straordinaria** con un piano contenente le **iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura** e delle attività aziendali, funzionali alla tempestiva definizione delle procedure di trasferimento dei complessi aziendali da effettuarsi tenendo conto del **mantenimento dell'unitarietà e dell'integrità aziendali** (comma 3);
- l'espletamento entro il 31 maggio 2020, **delle procedure** necessarie per il **trasferimento dei complessi aziendali, come risultanti dal nuovo piano delle iniziative e interventi**, assicurando la discontinuità anche economica della gestione da parte del soggetto cessionario, eventualmente anche utilizzando le modalità (previste dall'art. 4, co. 4-quater del DL n. 347/2003), che consentono ai commissari straordinari di individuare l'affittuario o l'acquirente, a trattativa privata, fermo restando il rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, tra i soggetti che garantiscano, a seconda dei casi, la

continuità nel medio periodo del relativo servizio pubblico essenziale, anche con riferimento alla garanzia di adeguati livelli occupazionali, nonché la rapidità ed efficienza dell'intervento, anche con riferimento ai profili di tutela ambientale e il rispetto dei requisiti previsti dalla legislazione nazionale e dai Trattati sottoscritti dall'Italia (comma 4).

Il 4 marzo 2020 è stata trasmessa al Parlamento la **Relazione dell'organo commissariale recante i dati, aggiornati al 31 dicembre 2019, relativi alla situazione economico-finanziaria delle società in amministrazione straordinaria.**

Nel corso dell'audizione congiunta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dello sviluppo economico del 23 giugno 2020 presso la Commissione IX della Camera dei deputati il Ministro dello sviluppo economico ha dato conto del fatto che la cassa è al 31 maggio 2020 pari a 232 milioni di euro (oltre a depositi di 161 milioni di euro per la garanzia prestata alla IATA e altre garanzie per le flotte). I ricavi tra gennaio e maggio 2020 sono stati pari a 505 milioni di euro (di cui 386 milioni di euro da ricavi di traffico passeggeri). Nello stesso periodo del 2019 i ricavi erano stati pari a 1 miliardo e 125 milioni di euro (di cui 945 milioni di euro da traffico passeggeri).

Nel [corso dell'audizione svolta presso la Commissione trasporti il 9 settembre 2020](#) la Ministra delle infrastrutture e dei trasporti ha annunciato l'assegnazione ad Alitalia di circa 199 milioni di euro come compensazione per i danni derivanti dall'emergenza Covid-19 alla società per il periodo 1° marzo -15 giugno 2020, ritenuto compatibile con la disciplina europea in materia di aiuti di stato alla luce della situazione generata dalla pandemia in corso.

Nel corso dell'audizione del 7 ottobre 2020, il commissario straordinario ha fornito i dati relativi alla gestione di Alitalia nei mesi della pandemia di Covid-19, che ha inciso profondamente sugli equilibri economici della compagnia. Vi è stato un drastico calo dei voli eserciti, dei passeggeri, e conseguentemente dei ricavi. Alla data dell'audizione la società aveva in cassa 260 milioni di euro al 30 di settembre (comprensivo del contributo di 199 milioni di euro sopra ricordato). Un'ulteriore istanza di contributo è stata presentata per il periodo successivo al 15 giugno.

In relazione alla situazione di **Alitalia** sono state svolte inoltre, nel 2020, le seguenti **audizioni**:

- il **26 gennaio 2021**, Audizione del Commissario straordinario delle società Alitalia – Società aerea italiana Spa e Alitalia Cityliner Spa in amministrazione straordinaria, avv. Giuseppe Leogrande, in relazione al piano industriale di ITA S.p.a., in cui sono state fornite anche informazioni in merito alla situazione dell'amministrazione straordinaria;

- il **7 ottobre 2020**, [l'audizione informale del Commissario straordinario di Alitalia, avv. Giuseppe Leogrande](#), sulla situazione economico-finanziaria di Alitalia;

- il **29 aprile 2020**, [l'audizione informale del Commissario straordinario di Alitalia, avv. Giuseppe Leogrande](#), in videoconferenza, sulla situazione economico-finanziaria e sulle prospettive di Alitalia a seguito dell'emergenza da coronavirus;

- il **23 aprile 2020**, [l'audizione informale del Ministro dello sviluppo economico](#), Stefano Patuanelli, , in videoconferenza, sulla situazione economico-finanziaria e sulle prospettive di Alitalia a seguito dell'emergenza da coronavirus;

- l'**8 gennaio 2020**, [l'audizione del ministro dello Sviluppo economico](#), Stefano Patuanelli, e [l'audizione informale dell'amministratore delegato e direttore generale di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A.](#) Gianfranco Battisti, nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante «Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria»;

- il **7 gennaio 2020**, [l'audizione informale di Giuseppe Leogrande](#), Commissario straordinario di Alitalia, [l'audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti](#), Paola De Micheli e [l'audizione informale di rappresentanti di Lufthansa](#), nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante «Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria».

In attuazione della citata procedura l'amministrazione commissariale ha pubblicato, il 6 marzo 2020, [l'invito a manifestare interesse per l'acquisizione delle attività aziendali facenti capo ad Alitalia Sai S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A.](#) entrambe in amministrazione straordinaria che prevede la possibilità di manifestare interesse per le attività aziendali unitariamente considerate (lotto unico) o per ciascuno dei rami d'azienda (*aviation*, *handling* e manutenzione) il commissario ha comunicato che, alla scadenza del termine, erano pervenute 3 manifestazioni di interesse per il "lotto unico", nessuna offerta per il lotto *aviation*, 3 manifestazioni di interesse per il lotto *handling* e 2 manifestazioni di interesse per il lotto manutenzione indicando i soggetti che hanno effettuato le citate manifestazioni di interesse. Per approfondimenti sui documenti relativi alla procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia si può consultare il relativo [sito](#).

Con riferimento alle **manifestazioni d'interesse per il lotto unico** è stata [audita, nella seduta della IX Commissione del 24 giugno 2020](#), la società USAerospace Partners e il **1° luglio 2020**, [l'audizione informale del presidente di Synergy Group Corp](#), German Efromovich.

Su tale procedura è intervenuto il decreto-legge n.18 del 2020 che, con una disposizione **poi abrogata**

dal **decreto-legge n. 34 del 2020**, aveva previsto un'attività di carattere agevolativo da parte del commissario con riguardo all'attuazione delle disposizioni contenute nel citato decreto-legge e relative alla costituzione di una nuova società pubblica di trasporto aereo.

Nel periodo di vigenza del decreto-legge n. 18 del 2020 precedente all'entrata in vigore del decreto-legge n. 34 del 2020, si erano svolte, in relazione alla situazione economico-finanziaria e alle prospettive di Alitalia a seguito dell'emergenza da coronavirus, il 23 aprile 2020, [l'audizione del Ministro dello sviluppo economico](#) e, il 29 aprile 2020, [l'audizione del commissario straordinario di Alitalia](#), Giuseppe Leogrande. Nell'ambito di tali audizioni erano state fornite **alcune informazioni in merito allo stato della procedura e alle prospettive di cessione dei complessi aziendali**.

I finanziamenti concessi ad Alitalia-Società Aerea Italiana Spa e la loro restituzione

Contestualmente all'avvio della procedura di amministrazione straordinaria con il decreto-legge n. 55 del 2017 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 2 maggio 2017), il cui contenuto è stato poi rifiuto nell'articolo **50 del decreto legge n. 50/2017**, si è disposto un primo **finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro**, di durata originariamente fissata in sei mesi, per far fronte alle indilazionabili esigenze gestionali della società stessa e delle altre società del gruppo sottoposte ad amministrazione straordinaria, al fine di evitare l'interruzione del servizio, in considerazione della **situazione di grave crisi finanziaria evidenziatasi nel 2016**.

Il finanziamento è stato concesso con l'applicazione di **interessi** al tasso Euribor a sei mesi, pubblicato il giorno precedente la data di erogazione, maggiorato di 1.000 punti base (il tasso è di circa il 10%) e se ne è prevista la restituzione entro sei mesi dalla erogazione, in prededuzione, con priorità rispetto ad ogni altro debito della procedura.

Successivamente l'**articolo 12 del decreto-legge n. 148 del 2017** ha **incrementato di 300 milioni di euro, da erogare nel 2018, il finanziamento** oneroso già concesso nelle more dell'esecuzione della procedura di amministrazione straordinaria. La finalità dell'incremento era quella di **garantire l'adempimento delle obbligazioni di volo** assunte dall'amministrazione straordinaria **fino alla data di cessione del complesso aziendale, senza soluzione di continuità del servizio di trasporto aereo**, nonché quella di assicurare la **regolare prosecuzione dei servizi di collegamento aereo nel territorio nazionale** e per il territorio nazionale, nelle more dell'esecuzione della procedura di cessione dei complessi aziendali, nonché allo scopo di consentire la **definizione ed il perseguimento** del programma della relativa **procedura di amministrazione straordinaria**. La medesima disposizione ha altresì stabilito che la durata del finanziamento, per la quota erogata nel 2017, fosse prorogata fino al 30 settembre 2018 e che la quota di finanziamento erogata nel 2018 dovesse essere restituita entro il termine dell'esercizio.

Il decreto-legge n. 38 del 2018 aveva poi stabilito che il termine per la restituzione delle somme erogate fosse fissato in via unitaria, per le due *tranche* di finanziamento erogate, al 15 dicembre 2018.

Successivamente l'articolo 2 del decreto-legge n. 135 del 2018, convertito dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, ha abrogato tale ultima disposizione prevedendo che il prestito dovesse essere restituito entro trenta giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali e comunque entro il 30 giugno 2019. Anche questa disposizione è stata infine abrogata dal decreto-legge n. 34 del 2019.

Il **finanziamento** concesso ad Alitalia sulla base delle citate disposizioni normative è stato **notificato**, secondo quanto riportato nella relazione tecnica al decreto-legge n.38 del 2018, a **gennaio 2018** alla **Commissione europea**, in adempimento dell'obbligo di notifica previsto dalle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato. Il **23 aprile 2018** la Commissione ha comunicato di avere aperto "un'indagine approfondita per valutare l'eventuale violazione della normativa sugli aiuti di Stato" . Nell'aggiornamento della relazione tecnica sul provvedimento presentato il 14 giugno 2018 si dà conto del fatto che il Governo italiano, il 25 maggio 2018, ha presentato le proprie osservazioni alla decisione della Commissione di aprire un'indagine formale. L'Italia ha argomentato che l'intervento non costituisce un aiuto di Stato e che, in ogni caso, sarebbe da considerare un aiuto al salvataggio dell'impresa compatibile con il regime previsto ai sensi dell'articolo 107, comma 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (per un approfondimento sul regime degli aiuti di Stato sulla materia si veda il [dossier sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 38 del 2018](#)).

Il **decreto legge 2 dicembre 2019, n. 137**, entrato in vigore il 3 dicembre 2019, infine, per assicurare la **continuità del servizio** svolto da Alitalia, ha confermato **la concessione di un ulteriore finanziamento di 400 milioni € a titolo oneroso** della durata di sei mesi (che sostituiva il prestito di 400 mln € previsto dall'articolo 54, poi soppresso, del D.L. n. 124/2019) per le indifferibili esigenze gestionali e per l'esecuzione

del piano di iniziative ed interventi.

Con riferimento alle modalità di restituzione di tale ultimo prestito, il [decreto legge 2 dicembre 2019, n. 137](#) ha previsto che la restituzione **dei 400 milioni €** per capitale e interessi, avvenga in prededuzione, **con priorità rispetto a ogni altro debito della procedura ed entro sei mesi dall'erogazione** (quest'ultimo termine è stato introdotto in sede di conversione del decreto-legge).

L'abrogato articolo 54 del D.L. n.124, aveva previsto la restituzione del prestito entro sei mesi dalla erogazione e, in ogni caso, entro 30 giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali.

Il termine della **restituzione del prestito di 400 milioni di euro**, di durata semestrale, che era stato concesso in favore delle società Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A in amministrazione straordinaria, per le loro indifferibili esigenze gestionali e per l'attuazione del piano di riorganizzazione del commissario, con il decreto-legge n.137 del 2019 (art. 45), prorogato fino al 31 dicembre 2020 dal decreto-legge n, 76 del 2020, è stato da ultimo prorogato **al 30 giugno 2021** dal decreto-legge n. 183 del 2020 (art. 12, comma 3).

Il [decreto-legge n. 34 del 2019](#) ha disciplinato invece **la restituzione del precedente finanziamento di 900 milioni di euro** concesso ad Alitalia in Amministrazione straordinaria.

Con riferimento agli **interessi** sulla somma prestata si è previsto che **Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.** in amministrazione straordinaria, corrisponda gli interessi sul finanziamento a titolo oneroso, **stimati in 145 milioni di euro** nella Relazione illustrativa al decreto, **dalla data di effettiva erogazione alla data del decreto** del Ministro dello sviluppo economico **di autorizzazione alla cessione dei complessi aziendali** oggetto delle procedure e, comunque, **fino a data non successiva al 31 maggio 2019**. Secondo quanto previsto da una modifica introdotta a tale norma dal decreto-legge n. 137 del 2019 gli interessi sono versati all'entrata del bilancio dello Stato con le modalità di cui all'articolo 2, comma 1, del [decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135](#).

Il testo del decreto-legge n. 34 del 2019 precedente alla modifica introdotta dal decreto-legge n. 137 del 2019 prevedeva che gli interessi fossero versati all'entrata del bilancio dello Stato entro sessanta giorni dalla data del predetto decreto del Ministro dello sviluppo economico per essere riassegnati ad uno o più capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per essere destinati alla sottoscrizione, nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi ai sensi del comma 3, le quote di partecipazione al capitale della società di nuova costituzione.

Per quanto riguarda la **restituzione del capitale** prestato, il comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge n. 34 del 2019 ha ridefinito le **modalità ed i tempi** di restituzione, novellando l'articolo 2, comma 1 del decreto-legge n.145 del 2018: del finanziamento è prevista la restituzione **nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria a valere e nei limiti dell'attivo disponibile di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria**.

Le modalità che erano state precedentemente definite nell'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135 prevedevano la restituzione entro trenta giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali oggetto delle procedure e non oltre il termine del 30 giugno 2019.

Il decreto-legge n. 38 del 2018 aveva stabilito che il termine per la restituzione delle somme erogate fosse fissato in via unitaria, per le due tranches di finanziamento erogate, al 15 dicembre 2018. Successivamente l'articolo 2 del decreto-legge n. 135 del 2018, convertito dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, ha abrogato tale ultima disposizione e aveva previsto che il prestito dovesse essere restituito entro trenta giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali e comunque entro il 30 giugno 2019.

Il comma 5 dell'articolo 37 del **decreto-legge n. 34/2019** ha inoltre **soppresso la disposizione**, contenuta nel comma 1 dell'articolo 50, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, che prevedeva la **restituzione del prestito entro sei mesi** dall'erogazione in prededuzione, con priorità rispetto a ogni altro debito della procedura.

Focus

[La prima fase della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia: dalla dichiarazione di insolvenza al novembre 2019](#)

<https://temi.camera.it/leg18/post/la-prima-fase-della-procedura-di-amministrazione-straordinaria-dalla->

Dossier

[Misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10261/misure-urgenti-assicurare-completamento-della-procedura-cessione-complessi-aziendali-facenti-capo-ad-alitalia-s-p.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10261/misure-urgenti-assicurare-completamento-della-procedura-cessione-complessi-aziendali-facenti-capo-ad-alitalia-s-p.html>

[Misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A. - Elementi per l'esame in Assemblea](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10407/misure-urgenti-assicurare-completamento-della-procedura-cessione-complessi-aziendali-facenti-capo-ad-alitalia-s-p-1.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10407/misure-urgenti-assicurare-completamento-della-procedura-cessione-complessi-aziendali-facenti-capo-ad-alitalia-s-p-1.html>

[Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12064/misure-urgenti-crescita-economica-e-risoluzione-specifiche-situazioni-cri-7.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12064/misure-urgenti-crescita-economica-e-risoluzione-specifiche-situazioni-cri-7.html>

[Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13063/misure-urgenti-assicurare-continuita-del-servizio-svolto-alitalia-societa-aerea-italiana-s-p-e-alitalia-cityliner-s-p-4.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13063/misure-urgenti-assicurare-continuita-del-servizio-svolto-alitalia-societa-aerea-italiana-s-p-e-alitalia-cityliner-s-p-4.html>

[Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13177/misure-urgenti-assicurare-continuita-del-servizio-svolto-alitalia-societa-aerea-italiana-s-p-e-alitalia-cityliner-s-p.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13177/misure-urgenti-assicurare-continuita-del-servizio-svolto-alitalia-societa-aerea-italiana-s-p-e-alitalia-cityliner-s-p.html>

Il Piano nazionale degli aeroporti e l'attribuzione di finanziamenti per le infrastrutture aeroportuali

Con il [decreto del Presidente della Repubblica n. 201 del 15 settembre 2015](#), entrato in vigore dall'1 gennaio 2016, è stato adottato il **Piano degli aeroporti di interesse nazionale**, come disposto dall'articolo 698 del codice della navigazione, che prevede la distinzione tra aeroporti di interesse nazionale e aeroporti regionali. I parametri per l'individuazione degli aeroporti nazionali sono: le dimensioni e la tipologia di traffico; l'ubicazione territoriale; il loro ruolo strategico; l'inclusione nelle reti di trasporto transeuropeo TEN-T.

Per gli aeroporti non di interesse nazionale l'articolo 5 del decreto legislativo n.85 del 2010 ne aveva già disposto il trasferimento al demanio regionale.

Il **Piano** classifica come "**aeroporti di interesse nazionale**" **38 aeroporti**, suddivisi in **10 bacini territoriali** di traffico. Tra questi, **12 aeroporti** sono qualificati **aeroporti di particolare rilevanza strategica**.

Le aree ed i corrispondenti aeroporti sono i seguenti:

- Area Nord Ovest: Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo;
- Area Nord Est: Venezia, Verona, Treviso, Trieste;
- Area Centro Nord: Bologna, Pisa/Firenze (con gestione unica), Rimini, Parma, Ancona;
- Area Centro Italia: Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia, Pescara;
- Area Campania: Napoli, Salerno;
- Area Mediterraneo/Adriatico: Bari, Brindisi, Taranto;
- Area Calabria: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone;
- Area Sicilia orientale: Catania, Comiso;
- Area Sicilia occidentale: Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa;
- Area Sardegna: Cagliari, Olbia, Alghero.

Gli "aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica" sono: **Milano Malpensa, Torino; Venezia; Bologna, Firenze/Pisa; Roma Fiumicino; Napoli; Bari; Lamezia Terme; Catania; Palermo; Cagliari.**

Il piano individua poi anche gli aeroporti che rivestono il ruolo di "**gate intercontinentali**": **Roma Fiumicino**, quale "primario hub internazionale", **Milano Malpensa e Venezia.**

L'iter di adozione del Piano era stato avviato con la presentazione il 29 gennaio 2013 da parte del Ministro delle Infrastrutture e trasporti, [dell'atto di indirizzo](#) per la definizione del Piano Nazionale per lo sviluppo aeroportuale, che proponeva un riordino organico del settore aeroportuale sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni ed una nuova classificazione degli aeroporti di interesse nazionale. Successivamente, il 30 settembre 2014, il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di dPR trasmettendolo al Parlamento per il parere.

E' in corso di esame al Senato ([A.S. 727](#)), un disegno di legge, di iniziativa parlamentare, che **delega** il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi di riordino, coordinamento e integrazione delle disposizioni legislative **in materia di trasporto aereo**, anche mediante la redazione di testi unici e prevede tra i principi di delega anche quello della ridefinizione della classificazione degli aeroporti nazionali, regionali e locali.

Finanziamenti diretti per le gestioni aeroportuali

La legge di bilancio 2019 ha autorizzato la spesa di 15 milioni di euro per l'anno 2019 e di 10 milioni di euro per l'anno 2020 per consentire i necessari lavori di ristrutturazione e messa in sicurezza dell'**aeroporto di Reggio Calabria**. La medesima legge ha autorizzato la spesa di 3 milioni di euro per ciascun anno del triennio 2019-2021 per l'aeroporto di Crotone.

Dossier

[Disposizioni per favorire la conversione ecologica degli automezzi e delle attrezzature azionati da motori endotermici negli aeroporti intercontinentali](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12919/disposizioni-favorire-conversione-ecologica-degli-automezzi-e-attezzature-azionati-motori-endotermici-negli-aeroporti.html>

[Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13230/delega-al-governo-riordino-disposizioni-legislative-materia-trasporto-aereo.html>

Dati di traffico dei principali aeroporti nazionali

Dati di traffico dei principali aeroporti nazionali

I [dati 2019 di traffico passeggeri negli aeroporti nazionali](#), pubblicati dall'ENAC a giugno 2020, mostrano che complessivamente sono transitati, nei 42 aeroporti nazionali analizzati, circa **192 milioni di passeggeri**, con un **aumento dei passeggeri trasportati del 4%** rispetto al 2018 (184,81 milioni). Il traffico internazionale in particolare, con oltre 127 milioni di passeggeri, ha registrato una crescita del 5,7%.

L'aeroporto di Roma Fiumicino con circa 43,4 milioni di passeggeri, pari al 22,7% del totale del traffico aereo italiano, si conferma come il principale aeroporto del Paese.

Nella tabella seguente sono riportati i dati del **traffico passeggeri dei primi 12 aeroporti nazionali** (con un traffico di oltre 5 milioni annui di passeggeri):

Aeroporto	Passeggeri 2019	Passeggeri 2018	var. % sul 2018	incidenza % sul totale
Roma Fiumicino	43.354.887	42.896.831	+ 1,1 %	22,7 %
Milano Malpensa	28.705.638	24.561.735	+ 16,9 %	15,0 %
Bergamo	13.792.226	12.827.267	+ 7,5 %	7,5 %

Venezia	11.507.301	11.092.525	+ 3,7 %	6,0 %
Napoli	10.796.590	9.903.551	+ 9 %	5,6 %
Catania	10.155.077	9.815.313	+ 3,5 %	5,3 %
Bologna	9.462.808	8.489.382	+ 11,5 %	4,9 %
Palermo	7.027.567	6.601.472	+ 6,5 %	3,7 %
Milano Linate (*)	6.536.914	9.187.120	- 28,8 %	3,4 %
Roma Ciampino	5.851.821	5.812.451	+ 0,7 %	3,1%
Bari	5.363.791	5.014.896	+ 7 %	2,8 %
Pisa	5.346.624	5.449.334	- 1,9 %	2,8 %

(*) *Lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27/7/2019 al 25/10/2019, con trasferimento delle attività operative a Milano Malpensa*

Il **settore cargo** ha visto nel **2019** una movimentazione di circa 1,06 milioni di tonnellate, con una flessione del 2,7% rispetto al 2018, laddove al primo posto, con il 53% del traffico nazionale (pari a 558 mila tonnellate), si colloca l'aeroporto di Milano Malpensa (-2,5% rispetto al 2018).

I **dati del traffico aereo passeggeri** relativi al **primo semestre 2020** sono stati pubblicati dall'ENAC il 19 novembre 2020 e registrano il forte impatto dell'**emergenza Covid-19**, che ha determinato il crollo del traffico nazionale e internazionale: complessivamente, negli scali nazionali aperti al traffico commerciale si sono registrati **26,9 milioni circa di passeggeri**, che rappresentano una **riduzione del 69,8%** rispetto al primo semestre del 2019.

La **riduzione del traffico cargo** è stata inferiore, pari a **-28,5%** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

La gestione degli aeroporti e i diritti aeroportuali

Le **procedure di affidamento della gestione degli aeroporti** vedono il coinvolgimento dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Spetta all'**ENAC** (istituito con [Decreto Legislativo n. 250/97](#), che rappresenta l'Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia) il compito di **effettuare l'istruttoria e predisporre le convenzioni** per dare in gestione gli aeroporti, mentre spetta al **Ministero** il **rilascio della concessione per gestione totale aeroportuale** a società di capitali, dopo una selezione effettuata **tramite procedura di gara ad evidenza pubblica**, secondo la normativa europea.

Inoltre spetta all'ENAC, ferma restando la normativa generale applicabile alla realizzazione di opere pubbliche, l'approvazione dei progetti di costruzione, di ampliamento, di ristrutturazione, di manutenzione straordinaria e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, anche al fine di eliminare le barriere architettoniche per gli utenti a ridotta mobilità. Ciò anche per la verifica della conformità alle norme di sicurezza, nel rispetto delle funzioni di pianificazione, programmazione e di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Le società di gestione degli aeroporti, le concessioni ed i contratti di programma

I rapporti con le **società di gestione aeroportuale** sono regolati nell'ambito delle **concessioni sopra indicate**, la cui **durata** massima è stabilita dall'articolo 704 del codice della navigazione in **quaranta anni**.

L'affidamento in concessione è subordinato **alla sottoscrizione di una convenzione** fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'ENAC e il gestore aeroportuale stipulano altresì, entro sei mesi dalla conclusione del primo esercizio finanziario successivo all'affidamento in concessione, un **contratto di programma**, a garanzia della realizzazione degli investimenti.

La **convenzione**, secondo la definizione di ART (Allegato A alla delibera n. 118/2019), disciplina i diritti e gli obblighi delle parti, derivanti dall'affidamento in concessione al gestore aeroportuale della conduzione, manutenzione

ed uso dei beni facenti parte del sedime aeroportuale,

Tra gli obblighi del gestore previsti dalla Convenzione vi è la presentazione del **Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master plan)**. Il Master plan, secondo la definizione di ART (Allegato A alla delibera n. 118/2019), è lo strumento di pianificazione tecnico-urbanistica dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, di norma definito su un arco temporale di 10-15 anni, sulla base delle previsioni di crescita del traffico aereo, al fine di garantire il costante mantenimento dei livelli di sicurezza operativa e di qualità di servizio reso agli utenti. Il Master plan viene preventivamente valutato dall'ENAC e successivamente inoltrato alle amministrazioni competenti per le autorizzazioni di carattere ambientale, paesaggistico, e urbanistico.

La convenzione, secondo le previsioni dell'articolo 704 del Codice della navigazione, contiene **le modalità di definizione ed approvazione dei programmi quadriennali di intervento**, che possono essere aggiornati annualmente, il termine, almeno quadriennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso agli operatori e agli utenti alle previsioni contenute nei piani di investimento di cui all'atto di concessione, le sanzioni e le altre cause di decadenza o revoca della concessione, nonché le disposizioni necessarie alla regolazione ed alla vigilanza e controllo del settore.

Il **contratto di programma**, secondo la definizione data dall'ART (Allegato A alla delibera n. 118/2019), è l'atto stipulato tra ENAC ed il gestore aeroportuale, che disciplina, nell'ambito del rapporto concessorio e, di norma, su base quadriennale, gli impegni che il gestore aeroportuale assume al fine di assicurare lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture e adeguati livelli di sicurezza e di servizio. Per gli aeroporti "ex in deroga" la durata del contratto di programma è quinquennale.

Il contratto di programma è previsto da diverse disposizioni: dall'articolo 704, comma 4, del Codice della navigazione, (che lo definisce come l'atto che recepisce la vigente disciplina di regolazione aeroportuale emanata dal CIPE in materia di investimenti, corrispettivi e qualità), dall'articolo 7 del decreto ministeriale 12 novembre 1997, n. 521 (che lo definisce come l'atto da predisporre secondo i contenuti di cui alla delibera CIPE 24 aprile 1996, recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità), e, appunto, dalla citata delibera CIPE 24 aprile 1996, n. 65.

Secondo le previsioni di questa ultima delibera, il contratto di programma è stipulato, previo parere del CIPE, tra l'amministrazione competente per il settore, di concerto con i Ministeri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, ed il soggetto esercente il servizio. L'articolo 1, comma 11, del decreto-legge n. 133/2014 (in vigore dal 13 settembre 2014) ha previsto che i contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale siano approvati, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni entro 180 giorni dalla stipula degli stessi.

In attuazione del contratto di programma il gestore aeroportuale redige il Piano degli interventi, definito dall'ART (Allegato A alla delibera n. 118/2019) come il documento redatto dal gestore aeroportuale per il periodo di vigenza del Contratto di programma che include: le previsioni di traffico; il Piano degli investimenti; il Piano economico e finanziario.

Le società di gestione aeroportuale sono tenute a corrispondere annualmente all'ENAC, dei **canoni di concessione**, determinati in base ai dati di traffico, passeggeri e merci, che vengono pubblicati annualmente dall'ENAC e percepiscono tutte le entrate dirette ed indirette derivanti dall'esercizio aeroportuale e dalla utilizzazione delle aree demaniali. I gestori aeroportuali hanno la responsabilità sulla complessiva realtà aeroportuale fornendo direttamente anche i servizi operativi aeroportuali.

ha previsto l'**approvazione con decreto ministeriale di tali contratti** (entro 180 giorni come previsto dal decreto-legge n. 192/2014)

Sulla materia del **subentro nelle concessioni aeroportuali** sono intervenuti sia il decreto legge n. 148 del 2017 che la legge di Bilancio 2018.

Con il **D.L. n. 148/2017** (art. 15-*quinquies*) si è modificato l'art 703 del codice della navigazione, relativamente agli **obblighi del concessionario subentrante** nella concessione aeroportuale a **scadenza naturale della concessione**. Si è stabilito, tra l'altro, con riguardo alla realizzazione di **opere inamovibili costruite sull'area demaniale**, l'obbligo del subentrante di corrispondere al gestore uscente il valore di subentro, che per le opere inamovibili inserite nel contratto di programma, approvate dall'Enac e costruite dal concessionario uscente, è pari al valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici. Successivamente, con la **legge di Bilancio 2018** (comma 575) si è specificato che la corresponsione al concessionario uscente del valore di subentro degli impianti e degli immobili, è dovuta **anche** nell'ipotesi nella quale gli **immobili** siano stati **acquistati**, mentre si è stabilita la **non spettanza al concessionario uscente del rimborso** per gli **immobili** acquisiti e **destinati ad attività commerciale**, salvo che, in presenza di talune condizioni, l'acquisto sia stato autorizzato dall'ENAC.

Con il D.L. n. 148/2017 si è invece intervenuti (art. 12-co. 2-bis) sugli obblighi dei **cessionari che subentrano nelle rotte gravate da oneri di servizio pubblico**, disponendo che siano tenuti ad assicurare

il servizio, alle medesime condizioni, nelle more della conclusione delle gare.

Lo stato delle concessioni aeroportuali

Gran parte delle concessioni aeroportuali in essere non trovano il loro fondamento giuridico nelle nuove norme del codice della navigazione sopra descritte ma in atti normativi precedenti.

Sono stati affidati in **gestione totale** (in base a singole leggi speciali anteriori alla legge n. 537/1997 di riforma del settore) i seguenti aeroporti: Roma Fiumicino e Ciampino (società AdR spa); Milano Linate e Malpensa (SEA spa); Venezia Tessera (SAVE spa); Torino Caselle (SAGAT spa); Genova (Aeroporto di Genova spa); Bergamo (SACBO spa).

Sono stati successivamente affidati in gestione totale (in base ai criteri del DM 521/1997, attuativo della legge n. 537/1997), con concessioni variabili tra i venti ed i quarant'anni, i seguenti aeroporti: Bari, Brindisi, Foggia, Taranto, Napoli, Firenze, Olbia, Bologna, Pisa, Cagliari, Catania, Palermo, Trieste Ronchi dei Legionari, Alghero, Pescara, Verona Villafranca, Lamezia Terme, Brescia Montichiari, Ancona, Trapani, Treviso, Parma, Cuneo, Perugia, Albenga, Salerno.

A seguito di quanto previsto dal regolamento 521/1997 le quote delle società aeroportuali, diversamente che in passato, non devono più essere necessariamente controllate per oltre il 50% da soggetti pubblici.

Infine, in base all'art. 704 del cod. navigazione, le società di gestione degli aeroporti di Lampedusa, Rimini, Crotona e Reggio Calabria, sono state autorizzate all'anticipata occupazione del sedime aeroportuale in attesa dell'adozione del decreto interministeriale di affidamento della concessione di gestione totale.

I diritti aeroportuali

Secondo la definizione dell'ART (Allegato A alla delibera n. 118/2019) i diritti aeroportuali sono i prelievi, riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto, per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione ed al parcheggio degli aeromobili, ed alle operazioni relative ai passeggeri ed alle merci (articolo 2, punto 4, della direttiva 2009/12/CE) nonché all'utilizzo delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di uso esclusivo (articolo 72, comma 1, lettera d, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito con legge 24 marzo 2012, n. 27).

L'articolo 3 della direttiva Direttiva 2009/12/CE, recepito con l'art. 75 del decreto legge n. 1/2012, dispone che "Gli Stati membri provvedono affinché i diritti aeroportuali **non creino discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto**, conformemente al diritto comunitario. Ciò non esclude tuttavia che "gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario".

Nel quadro del rapporto concessorio, la **società di gestione aeroportuale riscuote i diritti aeroportuali che vengono versati dalle compagnie aeree** (vettori), per consentire alle società di gestione il recupero del costo delle infrastrutture e dei servizi connessi all'esercizio degli aerei e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci.

Rientrano tra i diritti aeroportuali il **diritto di approdo** e di **partenza** degli aeromobili, il **diritto per il ricovero o la sosta** allo scoperto di aeromobili e il **diritto per l'imbarco passeggeri**.

In materia di diritti aeroportuali il decreto-legge n. 22 del 2019 ha previsto che ai fini dell'applicazione **dei diritti per l'imbarco dei passeggeri**, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione europea, a condizioni di reciprocità, fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2020.

La materia della **determinazione dei diritti aeroportuali** è stata modificata dagli articoli 71-82 del decreto-legge n. 1/2012 che ha recepito la **direttiva 2009/12/CE**, la quale ha istituito un **quadro comune per la disciplina dei diritti aeroportuali**. Le norme di recepimento hanno disposto l'applicazione della nuova normativa a tutti gli aeroporti nazionali, senza distinzioni in relazione al volume di traffico. La nuova normativa ha previsto che **l'importo dei diritti** in tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale sia determinato, in un quadro di libera concorrenza, **attraverso il confronto fra gestori e le compagnie operanti nello scalo**, sulla base dei **modelli tariffari adottati dall'Autorità di regolazione dei Trasporti** e calibrati sul traffico annuo (in luogo del sistema precedente che vedeva i diritti determinati nell'ambito dei contratti di programma sottoscritti tra ENAC e gestori aeroportuali), con **approvazione** finale da parte

dell'**Autorità di regolazione dei Trasporti**, che verifica anche la conformità ai modelli tariffari dei diritti adottati da parte dei vari gestori aeroportuali. Con l'articolo 10 della **legge 3 maggio 2019, n. 37** è stata completata l'**attribuzione all'ART delle funzioni di Autorità nazionale di vigilanza sulla determinazione dei diritti aeroportuali** essendo ad essa assegnata anche la regolazione degli aeroporti oggetto di contratti di programma, c.d. "in deroga" (precedentemente riservata all'ENAC).

Il regime derogatorio che si applicava alla gestione dei sistemi aeroportuali di Roma, Milano e all'aeroporto di Venezia stabiliva che, al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali nazionali e comunque con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui, nonché quelli aventi strutture con sedimi in regioni diverse, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) fosse autorizzato a **stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia**, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. In tali casi il contratto era approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla stipula del contratto di programma, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e può graduare le modifiche tariffarie, prorogando il rapporto in essere, per gli anni necessari ad un riequilibrio del piano economico-finanziario della società di gestione (art. 17, comma 34-bis del decreto-legge n. 78 del 2009).

In tale quadro, il comma 220 dell'articolo unico della legge di stabilità 2015 (L. n. 190/2014) ha poi previsto che i modelli tariffari per la definizione dei diritti aeroportuali adottati dall'Autorità dei trasporti non debbano più tenere conto dei criteri del tasso di inflazione programmata, dell'obiettivo di recupero della produttività, della remunerazione del capitale investito e degli ammortamenti dei nuovi investimenti, ma solo degli ulteriori parametri individuati dall'art. 76: correlazione ai costi, trasparenza e consultazione con gli utenti.

Il meccanismo sopra descritto è divenuto operativo solo dopo l'**approvazione** (con Delibera n. 64 del 17 settembre 2014), da parte dell'**Autorità di regolazione dei trasporti, dei Modelli tariffari** (è attualmente vigente la [delibera 92 del 2017](#)). Si tratta di tre diversi Modelli, elaborati secondo i criteri indicati dalla Direttiva 2009/12/CE, che riguardano, rispettivamente, gli aeroporti con volumi di traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri per anno, quelli con volumi di traffico compresi tra i tre ed i cinque milioni di passeggeri per anno e quelli con traffico inferiore ai tre milioni di passeggeri. Tali modelli prevedevano la loro revisione nel 2020.

Nel corso dell'[audizione svolta in IX Commissione il 4 febbraio 2020 l'Autorità di regolazione dei trasporti](#), dopo aver annunciato di aver trasmesso ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle Infrastrutture e dei trasporti i nuovi modelli tariffari, ha fornito un'ampia descrizione delle caratteristiche dei nuovi modelli. Essi saranno solamente due e saranno relativi agli aeroporti con più di un milione di passeggeri e agli aeroporti con meno di un milione di passeggeri. Per questi ultimi si prevede una significativa riduzione degli oneri rispetto a quanto previsto dai modelli vigenti.

In tale **nuovo assetto** pertanto, il **livello dei diritti aeroportuali viene fissato dai gestori** previa **consultazione degli utenti aeroportuali** sulla base dei **modelli tariffari** elaborati dall'**Autorità dei trasporti**, mentre al **contratto di programma tra ENAC e gestori aeroportuali** è affidata l'individuazione del **livello degli investimenti**.

L'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri

Diversi interventi legislativi hanno avuto ad oggetto l'**addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri**, introdotta nel 2003 (articolo 2, comma 11 della legge n. 350 del 2003) con un importo di **1 euro a passeggero imbarcato**.

La somma così riscossa, viene riassegnata quanto a 30 milioni di euro, in un apposito fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinato a compensare l'ENAV S.p.a., secondo modalità regolate dal contratto di servizio per i costi sostenuti da ENAV S.p.a. per garantire la sicurezza ai propri impianti e per garantire la sicurezza operativa e, quanto alla residua quota, in un apposito fondo istituito presso il Ministero dell'interno e ripartito sulla base del rispettivo traffico aeroportuale secondo i seguenti criteri:

a) il 40 per cento del totale a favore dei comuni del sedime aeroportuale o con lo stesso confinanti secondo la media delle seguenti percentuali: percentuale di superficie del territorio comunale inglobata nel recinto aeroportuale sul totale del sedime; percentuale della superficie totale del comune nel limite massimo di 100

chilometri quadrati;

b) al fine di pervenire ad efficaci misure di tutela dell'incolumità delle persone e delle strutture, il 60 per cento del totale per il finanziamento di misure volte alla prevenzione e al contrasto della criminalità e al potenziamento della sicurezza nelle strutture aeroportuali e nelle principali stazioni ferroviarie.

L'addizionale è **stata aumentata di 1 euro a passeggero dal D.L. n. 7/2005 (articolo 6-quater)** e, a seguito del decreto-legge 134 del 2008, che ha novellato la citata disposizione, **incrementata di 3 € a passeggero** (l'incremento quindi è stato di due euro rispetto al precedente regime).

L'incremento dell'addizionale è stato tuttavia destinato, a seguito di diverse proroghe, **fino al 31 dicembre 2018** ad alimentare il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale (costituito ai sensi dell'articolo 1-ter del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249) e, per l'anno 2019, all'alimentazione del predetto Fondo nella misura del cinquanta per cento. A decorrere dal 1° gennaio 2020 le maggiori somme derivanti dall'incremento dell'addizionale di cui all'articolo 6-quater, comma 2, del decreto-legge 31 gennaio 2005, n. 7 sono riversate alla gestione degli interventi assistenziali e di sostegno alle gestioni previdenziali dell'INPS (di cui all'articolo 37 della legge 9 marzo 1989, n. 88) e per l'anno 2019 le stesse somme sono riversate alla medesima gestione nella misura del 50 per cento (articolo 26 del decreto-legge n. 4 del 2019). Con il **decreto-legge n. 34 del 2020 a decorrere dal 1° luglio 2021, le maggiori somme** derivanti dall'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco previsto **dall'articolo 6-quater, comma 2, del decreto-legge n. 7/2005 sono riversate, nella misura del 50 per cento, alla gestione degli interventi assistenziali** e di sostegno alle gestioni previdenziali dell'INPS (prevista dal citato articolo 37 della legge 9 marzo 1989, n. 88), **e nella restante misura del 50 per cento** sono destinate ad alimentare il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale.

A decorrere dall'anno 2007 l'addizionale sui diritti d'imbarco sugli aeromobili è **stata incrementata di ulteriori 50 centesimi di euro** a passeggero imbarcato, al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti.

A partire dal 2013 l'addizionale è stata **ulteriormente incrementata, a decorrere dal 1° luglio 2013, di due euro** a passeggero imbarcato dall'articolo 4, comma 75, della legge n. 92 del 2012. Tale incremento è versato all'INPS.

Tale imposta non è dovuta dai passeggeri in transito negli scali aeroportuali nazionali, se provenienti da scali domestici (articolo 13, comma 16, del decreto-legge n. 145 del 2013). Inoltre le disposizioni concernenti tale addizionale comunale si interpretano nel senso che dalle stesse non sorgono obbligazioni di natura tributaria (articolo 39-bis del decreto-legge n.159 del 2007).

Nel 2010 è stata poi istituita un'**addizionale Commissariale** sui diritti di imbarco dei passeggeri sugli aeromobili in partenza dagli **aeroporti della città di Roma di 1 euro** per passeggero (articolo 14, comma 14, del DL 31 maggio 2010, n. 78 e destinata alle straordinarie esigenze di ripianamento finanziario della città), che continua ad applicarsi (in base all'art. 13, co. 17 del D.L. n. 145/2013), a tutti i passeggeri con voli originanti e in transito negli scali di Roma Fiumicino e Ciampino, ad eccezione di quelli in transito aventi origine e destinazione domestica.

Con l'articolo 13, comma 23 del decreto-legge n. 145 del 2013 era stato previsto un aumento della citata addizionale comunale sui diritti di imbarco per finanziare il "Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione del settore del trasporto aereo" quantificato in euro 2,50 per l'anno 2016, euro 2,42 per l'anno 2017 e euro 2,34 per l'anno 2018 dal decreto del MIT 29 ottobre 2015. Tale incremento dell'addizionale è stato poi sospeso dal 1° settembre al 31 dicembre 2016 (art. 13-ter del decreto legge n. 113 del 2016) e quindi definitivamente soppresso dalla legge di Bilancio 2017 (legge n. 232 del 2016, comma 378) a decorrere dal 1° gennaio 2017.

L'art. 13-ter del D.L. n. 113 aveva incrementato per l'anno 2019 di 0,32 euro l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di cui all'articolo 6-quater, comma 2, del DL n. 7/2005. Tale incremento è stato tuttavia abrogato dall'articolo 26, comma 3. del decreto-legge n. 4 del 2019.

La continuità territoriale aerea e gli aiuti sociali nel trasporto aereo

In considerazione dei danni subiti dall'intero settore dell'aviazione a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID 19, il **decreto legge 17 marzo 2020, n. 18** ha previsto (art. 79 comma 2) il riconoscimento di **misure compensative dei danni subiti**, come conseguenza diretta dell'epidemia, **alle imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri** rilasciata dall'ENAC **che esercitano oneri di servizio pubblico, al fine di consentire la prosecuzione dell'attività.**

L'epidemia da COVID-19 è stata formalmente riconosciuta dal **DL n. 18/2020** come **calamità naturale ed evento eccezionale per il trasporto aereo**, ai fini della norma del Trattato sul Funzionamento dell'UE

(articolo 107, comma 2, lettera b), che considera **compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali.**

La **legge di bilancio 2020** (articolo 1, commi 705-709) è intervenuta in materia di **continuità territoriale aerea con la Sicilia**, nonché sulla **procedura per l'imposizione di oneri di servizio pubblico** per tale regione.

Si è infatti previsto che la regione siciliana sia sottoposta alle procedure di cui all'articolo 135 della legge n. 388 del 2000, come modificato dalla disposizione medesima, assegnando anche risorse pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

Tale disposizione si riferisce ai **collegamenti aerei con tutti gli aeroporti della regione siciliana** e non soltanto a quelli previsti tra la Sicilia e le isole minori della stessa regione come invece previsto dalla legge n.144 del 1999 (nel cui testo i riferimenti alla regione siciliana sono soppressi).

Accanto a questa disposizione, sempre la legge di bilancio 2020 (commi 124-125), ha previsto **l'introduzione di tariffe sociali per i collegamenti aerei da e per la Sicilia**, con lo stanziamento di 25 milioni di euro. Potranno usufruire di tali tariffe studenti universitari fuori sede; disabili gravi; lavoratori dipendenti con sede lavorativa al di fuori della Regione siciliana e con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro e migranti per ragioni sanitarie con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro. La **legge di bilancio 2021** (comma 688) ha previsto il riconoscimento del **citato beneficio per ogni biglietto aereo acquistato da e per Palermo e Catania, fino al 31 dicembre 2022** nel limite delle risorse disponibili prevedendo lo **stanziamento di 25 milioni di euro per l'anno 2021** e di **25 milioni di euro per l'anno 2022**. La medesima disposizione ha innalzato a 25.000 euro il limite di reddito lordo annuo per poter beneficiare delle misure.

La legge di bilancio per il 2019, ha attribuito 3 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2019-2021 all'**aeroporto di Crotone** al fine di garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei e di assicurare la continuità territoriale (articolo 1, comma 133).

Il **Ministero delle infrastrutture e trasporti** ha **approvato** l'11 agosto **2016**, le nuove **Linee guida** contenenti le **incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree** da parte di vettori, come previsto dall'art. 13 commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, che hanno previsto l'obbligo di espletamento di **procedure trasparenti** per la scelta, da parte dei gestori aeroportuali, dei **vettori aerei ai quali erogare contributi, sussidi o altre forme di emolumento** per lo sviluppo delle rotte e la successiva verifica da parte dell'ENAC e dell'Autorità di regolazione dei trasporti, del rispetto di tali procedure. **In relazione a tali linee guida l'Autorità dei Trasporti aveva** pubblicato il 18 aprile 2014 il proprio **parere** sulle **linee guida concernenti l'erogazione di contributi, sussidi, o ogni altra forma di emolumenti ai vettori aerei da parte dei gestori aeroportuali** (Delibera del 20 marzo 2014), elaborate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dall'art. 13, comma 14, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145 (c.d. «Destinazione Italia»). Si ricorda anche che con il **Regolamento 651/2014**, entrato in vigore il 1° luglio 2014 e che si applica fino al 31 dicembre 2020, l'Unione europea ha ampliato le **categorie di aiuti di Stato che sono esentate dall'obbligo di notifica preventiva**. Tra le nuove categorie di aiuti "orizzontali" che beneficiano del regime di esenzione sono stati inseriti gli **aiuti a carattere sociale per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote**. Il Regolamento definisce le precise condizioni (soglie di importo, caratteristiche dei soggetti, trasparenza degli aiuti, etc.) che devono essere soddisfatte per poter usufruire del regime di esenzione. Le linee guida si basano sulla nuova **disciplina europea sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree**, contenute nella Comunicazione della Commissione (2014) C 99/03.

La continuità territoriale nel trasporto aereo

La disciplina normativa in materia di **continuità territoriale garantita tramite trasporto aereo** è contenuta in una serie di disposizioni sia europee che nazionali, di seguito sinteticamente riportate.

Disciplina dell'Unione europea

Il **Regolamento (CE) n. 1008/2008** del Parlamento e del Consiglio europeo del 24 settembre 2008 reca **norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità**, in particolare l'articolo 16 contiene i principi generali per gli oneri di servizio pubblico intracomunitario e l'articolo 17 disciplina le procedure di gara per gli oneri di servizio pubblico.

L'articolo 16 del regolamento consente agli Stati membri - **previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione europea nonché gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti sulla rotta – di imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di**

sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso. L'onere deve essere imposto esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. Inoltre, i criteri specifici imposti sulla rotta oggetto dell'onere di servizio pubblico devono essere stabiliti in modo trasparente e non discriminatorio.

Nel valutare la necessità e l'adeguatezza di un onere di servizio pubblico lo Stato membro deve tenere conto dei seguenti principi:

a) dell'equilibrio tra l'onere previsto e le esigenze in materia di sviluppo economico della regione interessata;

b) della possibilità di ricorrere ad altre modalità di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto, in particolare nel caso in cui i servizi ferroviari esistenti servano la rotta prevista con un tempo di percorrenza inferiore a tre ore e con frequenze sufficienti, coincidenze e orari adeguati;

c) delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti;

d) dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi.

Qualora sia stato imposto un **onere di servizio pubblico**, qualsiasi altro vettore aereo dell'Unione è autorizzato in qualsiasi momento ad istituire servizi aerei di linea conformi a tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico, incluso il periodo di tempo durante il quale intende effettuare tale prestazione. Tale accesso può però essere limitato dallo Stato membro interessato, su una rotta sulla quale nessun vettore aereo dell'Unione abbia istituito o possa dimostrare di apprestarsi a istituire servizi aerei di linea sostenibili conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta ad un unico vettore aereo dell'Unione, per un periodo non superiore a quattro anni (o fino a cinque anni qualora l'onere di servizio pubblico sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una regione ultraperiferica), al termine del quale si deve procedere ad un riesame della situazione.

L'articolo 17 del Regolamento n. 1008/2008 definisce in dettaglio la **procedura di gara d'appalto per gli oneri di servizio pubblico**.

Si prevede inoltre che lo Stato membro possa compensare il vettore aereo così selezionato e che soddisfi i requisiti di onere di servizio pubblico in misura da non superare l'importo necessario per coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'onere di servizio pubblico, tenendo conto dei conseguenti ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un margine di profitto ragionevole.

Con la [Comunicazione C/2017/3712](#) la Commissione UE ha chiarito **l'interpretazione del regolamento n. 1008/2008** (norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità) relativamente al **ruolo ed alle caratteristiche degli oneri di servizio pubblico nel settore aereo**. Inoltre gli Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree di cui alla [Comunicazione 2014/C 99/03](#) stabiliscono ai punti 5.2 (aiuti all'avviamento di rotte) e 6 (aiuti a carattere sociale) i principi in materia di aiuti di Stato per le compagnie aeree ai fini dell'avviamento di una nuova rotta e degli aiuti a carattere sociale.

In particolare si prevede che l'intervento statale sia indirizzato, **per gli aiuti all'avviamento di rotte**:

- al raggiungimento di un **obiettivo ben definito di interesse comune** (ossia l'apertura di una nuova rotta o l'agevolazione dello sviluppo regionale di regioni remote);
- che tale intervento sia necessario (l'aiuto all'avviamento sarà considerato compatibile soltanto per rotte che **collegano un aeroporto con meno di 3 milioni di passeggeri** l'anno, salvo che non si tratti del **collegamento con una regione remota**, rispetto al quale l'aiuto è sempre consentito. In casi eccezionali può essere consentito un aiuto di Stato per un collegamento con aeroporti fino a 5 milioni di passeggeri);
- che l'aiuto di Stato sia adeguato allo scopo che persegue (in ragione di ciò la compagnia aerea deve impegnarsi ad assicurare il collegamento almeno per il periodo di avviamento o presentare un piano industriale che dimostri che la rotta potrà risultare profittevole dopo 3 anni di esercizio al cessare dell'aiuto);
- che l'aiuto abbia un effetto incentivante (se la rotta era già avviata prima della domanda di concessione dell'aiuto essa non può formare oggetto dello stesso);
- che l'aiuto sia limitato minimo (**l'aiuto all'avviamento può coprire fino al 50% dei diritti aeroportuali** in relazione a una rotta per un periodo massimo di tre anni. I costi ammissibili sono i diritti aeroportuali

in relazione alla rotta);

- che l'aiuto non produca effetti negativi indebiti sulla concorrenza (non sarà ammissibile agli aiuti all'avviamento una nuova rotta qualora sia già effettuato un collegamento tra i due luoghi da un servizio ferroviario ad alta velocità o da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza in condizioni analoghe, con particolare riferimento alla durata del viaggio);
- il progetto di aiuto deve essere reso pubblico per tempo e in modo sufficiente in modo da permettere a tutte le compagnie aeree interessate di proporre i propri servizi.

Gli aiuti a carattere sociale considerati compatibili se rispettano i seguenti requisiti:

- l'aiuto deve essere effettivamente a favore di consumatori finali;
- l'aiuto deve, in linea di principio, riguardare solo alcune categorie di passeggeri che viaggiano su una tratta (ad esempio bambini, persone con disabilità, persone con basso reddito, studenti, persone anziane) salvo il caso di collegamenti con regioni remote, ultraperiferiche, isole e aree scarsamente popolate, in cui l'aiuto può riguardare l'intera popolazione;
- l'aiuto deve essere concesso indipendentemente dalle compagnie aeree che effettuano i servizi in questione.

La disciplina nazionale e la procedura per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico.

Una specifica disciplina, a seguito degli interventi contenuti **nella legge di bilancio 2020**, è stata introdotta con riferimento alla continuità territoriale aerea con gli aeroporti della Sicilia. La legge di bilancio ha infatti modificato e rifinanziato le procedure relative **al riconoscimento della continuità territoriale con la regione siciliana ai sensi dell'articolo 135 della legge n. 388 del 2000** eliminando contestualmente ogni riferimento alla regione siciliana dall'articolo 36 della legge n. 144 del 1999 che resta quindi applicabile al riconoscimento degli oneri di continuità territoriale aerea in tutti gli altri casi.

L'articolo 135 della legge n. 388 del 2000, come modificato dalla legge di bilancio 2020 prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, disponga con proprio decreto l'imposizione degli oneri di servizio pubblico relativamente ai **servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali della Sicilia e i principali aeroporti nazionali e tra gli scali aeroportuali della Sicilia e quelli delle isole minori siciliane** indica, d'intesa con il Presidente della regione siciliana, una conferenza di servizi e che, qualora nessun vettore abbia istituito servizi di linea con assunzione di oneri di servizio pubblico, una gara di appalto europea per l'assegnazione delle rotte tra gli scali aeroportuali della Sicilia e gli aeroporti nazionali.

La conferenza di servizi definisce i contenuti dell'onere di servizio in relazione a vari parametri (tipologie e livelli tariffari; soggetti che usufruiscono di agevolazioni; numero dei voli; orari dei voli; tipologie degli aeromobili; capacità dell'offerta).

La decisione di imporre gli oneri di servizio pubblico relativi ai servizi aerei sulle rotte tra gli scali siciliani e nazionali è comunicata all'Unione europea.

Dopo le modifiche intervenute con la legge di bilancio 2020 **l'art. 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144, che rappresenta la disciplina generale concernente la continuità territoriale aerea, non è più applicabile alla regione siciliana.**

La norma assegna al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la competenza di disporre **con proprio decreto**, l'imposizione degli **oneri di servizio pubblico sugli scali** per la **Sardegna dotate di scali aeroportuali**, in conformità con le disposizioni del Regolamento (CE) n. 1008/2008.

La legge n. 289 del 2002, all'articolo 82 ha esteso le disposizioni di cui all'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144, anche agli aeroporti di **Albenga, Cuneo, Taranto, Trapani, Crotone, Bolzano, Aosta.**

Successivamente l'art. 4, comma 206, della **legge 24 dicembre 2003, n. 350**, modificando l'art. 82, comma 1, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, ha esteso le disposizioni di cui al predetto art. 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144 anche ai servizi aerei di linea effettuati **tra gli scali aeroportuali di Reggio Calabria e Messina** e di **Foggia** ed i principali aeroporti nazionali nei limiti delle risorse già preordinate.

Il **procedimento per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico** prevede che il **Presidente della regione** interessata chieda **al Ministro delle infrastrutture e trasporti il conferimento di una delega** per indire una Conferenza di Servizi avente ad oggetto la definizione dei contenuti degli oneri di servizio pubblico

per il collegamento aereo con uno degli aeroporti previsti dalle disposizioni sopra individuate (art. 36, comma 2, della legge 17 maggio 1999, n. 144). A seguito della definizione degli oneri di servizio pubblico, in sede di conferenza dei servizi, e individuata la copertura necessaria per il finanziamento dell'intervento, il Ministero, ricevuta la comunicazione da parte della regione interessata, comunica a sua volta alla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea l'intendimento del Governo italiano di imporre gli oneri di servizio pubblico, che viene disposto, come detto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Le autorizzazioni di quinta libertà

Le autorizzazioni di "quinta libertà" alle compagnie aeree attribuiscono il diritto, sancito dalla Convenzione di Chicago del 1944, che si sostanzia nella possibilità per le compagnie aeree straniere di **fare scalo** negli aeroporti italiani, far scendere ed imbarcare passeggeri, posta o merci **e ripartire con destinazione** qualsiasi **altro Stato** (si tratta quindi di uno scalo di transito a fini commerciali e non di una destinazione definitiva). Tale diritto è **riconosciuto** solo per le **compagnie dell'UE**, mentre per le compagnie **extra-UE è necessaria la stipula di specifici accordi bilaterali** che stabiliscono la reciproca concessione delle libertà commerciali.

Le altre "quattro libertà" riconosciute dalla Convenzione di Chicago sono i diritti di: (1) sorvolo di altri Stati; 2) sosta tecnica in altri Stati; 3) imbarco di passeggeri, posta e merci; 4) sbarco di passeggeri, posta e merci).

A livello di normativa italiana, in base a quanto stabilito dal **D.L. n. 133/2014** (art. 28, co. 8-bis), le **autorizzazioni di "quinta libertà" possono essere rilasciate nelle more del perfezionamento di nuovi accordi bilaterali** in materia di trasporto aereo o della modifica di quelli vigenti e la validità delle autorizzazioni non può essere inferiore a diciotto mesi, eventualmente rinnovabili nelle more del perfezionamento degli accordi bilaterali.

Sulla materia è poi intervenuta la **legge di Stabilità 2015** (legge n. 190/2014, comma 221) chiarendo che l'ENAC ha la facoltà (non l'obbligo) di rilasciare le autorizzazioni per la quinta libertà su richiesta dei vettori aerei e che il previsto nulla osta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti debba valutare specificamente la compatibilità con le norme e i principi del diritto europeo.

Sulla materia era intervenuta in precedenza la Corte di giustizia UE con le c.d. "[sentenze Open Skies](#)" del [5 novembre 2002](#), affermando l'illegittimità degli accordi "open sky" in quanto incidenti sull'esercizio di una competenza comunitaria. Le sentenze *Open Skies* hanno infatti individuato come rientranti nella competenza UE, e quindi non autonomamente negoziabili dai singoli Stati membri con Stati extra-UE, i seguenti aspetti del trasporto aeroportuale:

- le bande orarie (*slot*) degli aeroporti, ovvero gli intervalli di tempo assegnati a una compagnia aerea per il decollo o l'atterraggio degli aeromobili;
- i sistemi telematici di prenotazione e le tariffe sulle tratte intracomunitarie.

Sono inoltre considerate ricomprese nell'*acquis* comunitario del trasporto aereo:

- la materia della sicurezza;
- le opportunità commerciali, compresa l'assistenza a terra;
- le tariffe doganali;
- le imposte e gli oneri, le restrizioni imposte agli aeromobili per motivi ambientali;
- il rimborso per negato imbarco;
- la responsabilità del vettore aereo;
- la protezione dei consumatori;
- la protezione dei dati personali.

La materia è stata riordinata con il [Regolamento CE n. 847/2004](#), in base al quale gli **Stati membri possono essere autorizzati** a condurre **negoziati con paesi terzi, previa notifica alla Commissione** dei negoziati bilaterali avviati, al fine di concludere un nuovo accordo o per modificare un accordo vigente, purché nel rispetto degli obblighi disposti dal regolamento, che tra l'altro individua delle clausole tipo che devono essere inserite nell'accordo: ciò garantisce la compatibilità con il diritto europeo.

A seguito dell'uscita dall'Unione europea del Regno Unito il decreto-legge n. 22 del 2019 ha disposto che, al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti disservizi per il traffico di passeggeri e merci, i vettori comunitari e del Regno Unito possono, in via transitoria e comunque non oltre diciotto mesi dalla data di recesso, continuare ad operare collegamenti di linea "*point to point*", mediante aeromobili del tipo "*narrow body*" (corridoio unico), tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti del Regno Unito, nei limiti della definita capacità operativa dello scalo di Milano Linate e a condizione di reciprocità.

In materia di prima libertà (sorvolo degli Stati) è stata attivata dall'ENAV **sullo spazio aereo italiano la possibilità di utilizzare, dall'8 dicembre 2016, uno spazio "Free Route"** che consente a tutti i velivoli in sorvolo ad una quota superiore agli 11.000 metri di attraversare i cieli italiani con un percorso diretto, senza far più riferimento al network di rotte, che verranno completamente eliminate. Ciò consente alle compagnie aeree di pianificare, senza vincoli, la traiettoria più breve risparmiando carburante, emissioni nocive e costi, mantenendo inalterati i livelli di sicurezza. Il Free Route è previsto dalla regolamentazione europea del Cielo Unico Europea (Single European Sky) che prevede che sia **obbligatorio** a partire **dal 1 gennaio 2022**, per tutti gli Stati dell'Unione europea.